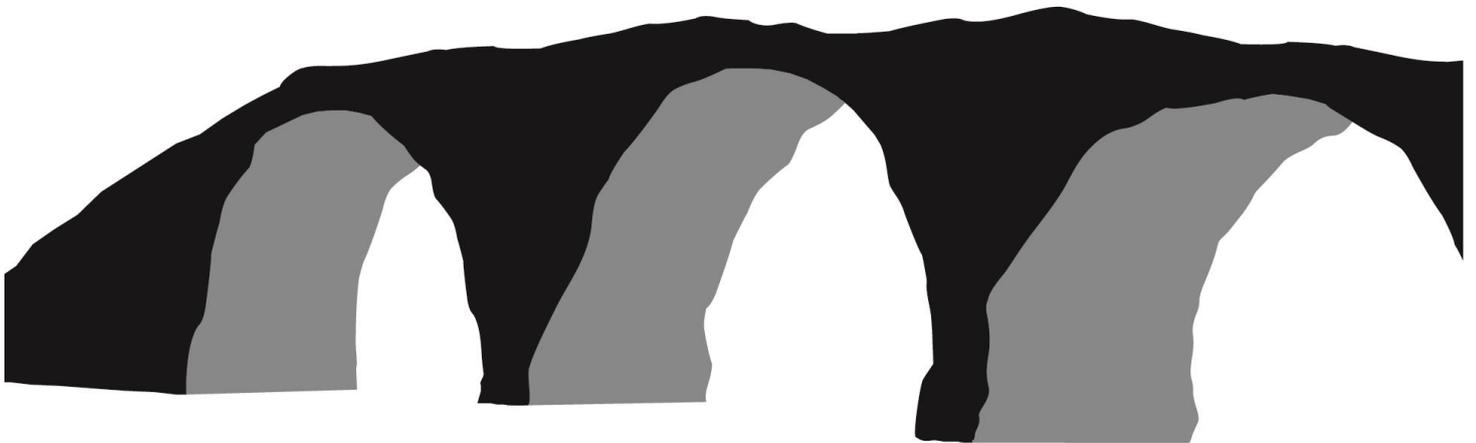
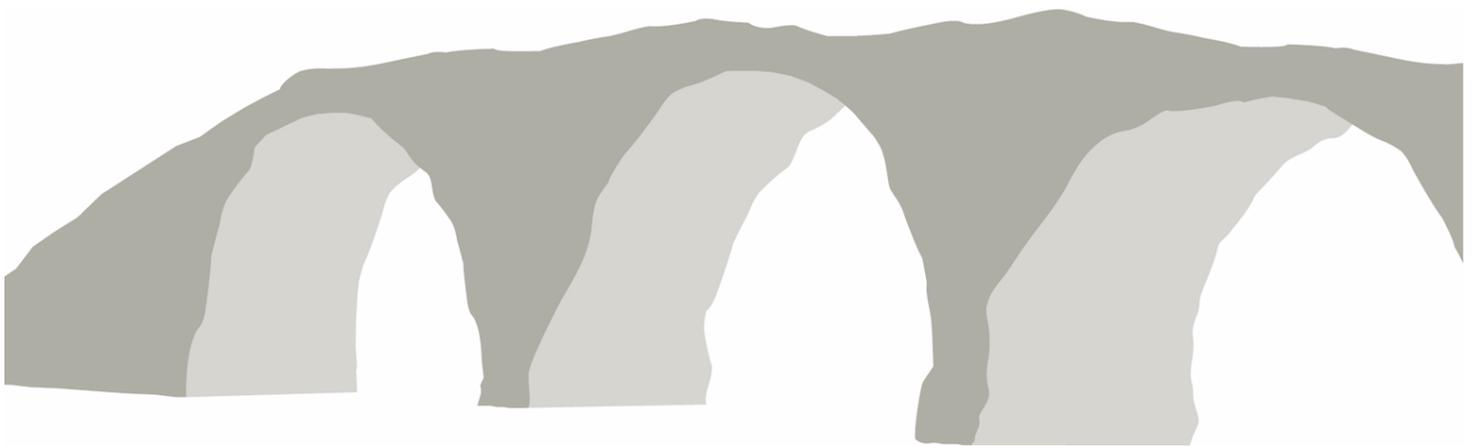


VESTÍGIOS – Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica  
Volume 11 | Número 2 | Julho – Dezembro 2017  
ISSN 1981-5875  
ISSN (online) 2316-9699

**ARQUEOLOGIA PORTUÁRIA EM SERGIPE: TEORIA E METODOLOGIA**  
**HARBOR ARCHAEOLOGY IN SERGIPE: THEORY AND METHODOLOGY**

Paulo F. Bava de Camargo





*Data de recebimento: 26/04/2016.*

*Data de aceite: 17/05/2017.*

# ARQUEOLOGIA PORTUÁRIA EM SERGIPE: TEORIA E METODOLOGIA

## HARBOR ARCHAEOLOGY IN SERGIPE: THEORY AND METHODOLOGY

Paulo Fernando Bava de Camargo<sup>1</sup>

---

### RESUMO

Este artigo apresenta a fundamentação teórico-metodológica do projeto de pesquisa “Arqueologia portuária em Sergipe: inventário e contextualização de estruturas” desenvolvido na Universidade Federal de Sergipe entre 2013 e 2015. Esboçadas no doutorado do autor (2009), teoria e metodologia hoje se apresentam amadurecidas graças ao melhor entendimento da evolução histórica das pesquisas arqueológicas nos portos bem como de uma maior preocupação com a qualidade da teoria envolvida. Voltou-se, assim, para a Arqueologia extensiva, uma experiência arqueológica bastante adequada para interpretar a concretude do poder a partir do controle da produção, taxação e da distribuição de mercadorias.

**Palavras-chave:** Arqueologia marítima, porto, Sergipe, teoria, método.

### RESUMEN

Este artículo presenta la fundamentación teórica y metodológica del proyecto de investigación "Arqueología portuaria en Sergipe: inventario y contextualización de las estructuras", desarrollado en la Universidad Federal de Sergipe, entre 2013 y 2015. Delineadas en la tesis doctoral del autor (2009), teoría y metodología están maduras en la actualidad gracias a una mejor comprensión de la historia de las investigaciones arqueológicas en los puertos, así como a una mayor preocupación por la calidad de la teoría involucrada. El interés se dirigió así a la Arqueología extensiva, una experiencia arqueológica adecuada para la interpretación de la concreción del poder a partir del control de la producción, tributación y distribución de mercancías.

**Palabras clave:** Arqueología marítima, puerto, Sergipe, teoría, método.

---

<sup>1</sup> Professor Adjunto no Departamento de Arqueologia da Universidade Federal de Sergipe.

ABSTRACT

This article presents the theoretical and methodological basis of the research project "Harbor Archaeology in Sergipe: Inventory and Contextualization of Structures", developed at the Federal University of Sergipe between 2013 and 2015. Outlined in the author's PhD (2009), theory and methodology are quite mature today thanks to better understanding of the history of archaeological research in the ports, as well as a greater concern with the quality of the theory involved. Thus, our concern has been turned to the Extensive Archaeology, an archaeological experience quite suitable for interpreting the concreteness of the power through the control of production, taxation and circulation of goods.

**Keywords:** Maritime Archaeology, harbor, Sergipe, theory, method.

Neste artigo pretendo fazer a apresentação do arcabouço teórico e metodológico do projeto de pesquisa intitulado “Arqueologia portuária em Sergipe: inventário e contextualização de estruturas” desenvolvido na Universidade Federal de Sergipe entre 2013 e 2015. Originalmente pensado para durar praticamente uma década, chegou-se à conclusão, com base nos bons e abundantes resultados preliminares, de que o projeto deveria ser desmembrado em diversos subprojetos, os quais foram iniciados no segundo semestre de 2016.

O objetivo principal da pesquisa “Arqueologia portuária em Sergipe” era o de estabelecer as bases para o desenvolvimento de um programa sistemático de Arqueologia portuária, envolvendo a localização, inventário, mapeamento e contextualização de bens portuários, fossem eles estruturas, edificações ou equipamentos; móveis ou imóveis; em uso ou abandonados.

Como consequência das ações para atingir esse objetivo, destacava-se a proposição de metodologias para o estudo das paisagens portuárias sergipanas, as quais poderiam contribuir com a melhor compreensão da História de uma porção do Nordeste brasileiro bem como a consolidação da Arqueologia portuária no país como uma forma de pesquisa com contornos definidos.

A justificativa para a realização desse projeto era dada pelas características socioambientais da região: rios influenciados pelo regime das marés, por muitos quilômetros território adentro, que, ao longo da história, determinou as formas de deslocamento das populações e dos bens.

De forma abrangente, essa Arqueologia portuária aqui proposta se desenvolveu dentro da disciplina denominada Arqueologia de Ambientes Aquáticos<sup>2</sup>, a qual envolve o estudo da cultura material relacionada à interação do ser humano com o ambiente aquático. Essa disciplina se apresenta no Brasil como uma reflexão contemporânea sobre a necessidade de uma maior abrangência temática da Arqueologia marítima (Rambelli, 2003; Duran, 2008), outrora presa à ideia de ‘mar’, ‘oceano’ (água salgada), deixando à margem os meios banhados por água salobra e doce (para uma discussão relativa ao contexto anglo-saxão, ver Meide, 2013).

E no que consistiria a Arqueologia portuária? É mais uma compartimentação da Arqueologia? Mais um módulo que cria especificidades e limita uma visão holística da ciência? A resposta seria sim. Entretanto, não dá para negar que ela exista – mesmo sem essa denominação explícita – há mais de duzentos anos, tendo surgido quando as escavações de Pompeia ainda eram uma quase novidade aristocrática. Por outro lado, assumir que a Arqueologia portuária de fato existe, em decorrência da peculiaridade do objeto de pesquisa, fará com que os arqueólogos tenham uma aproximação franca com o conhecimento já produzido. Mas, será necessário procurar a literatura arqueológica sobre portos majoritariamente na Arqueologia mediterrânea, infelizmente pouco utilizadas na Arqueologia do Novo Mundo, para levar ao desenvolvimento desse campo como uma disciplina com contornos claros. Essa identificação dos balizadores do campo de estudo em tela, será esboçada ao final deste texto.

Uma definição rápida e fácil de fixar-se o que é a Arqueologia portuária – com o risco de reduzir o conceito a uma frase de efeito – vem do empréstimo das considerações de Edward Staski (2002) sobre a Arqueologia urbana. Pode-se dizer que há dois tipos de intervenção arqueológica portuária: pesquisas ‘no’ porto e ‘do’ porto<sup>3</sup>. No primeiro caso as prospecções e escavações sistemáticas são realizadas na área do

<sup>2</sup> M. L. Blot (2003: 27-28) se refere a uma Arqueologia do Meio Aquático, em Portugal, mas a ideia geral é a mesma.

<sup>3</sup> Arqueologia ‘da’ cidade e ‘na’ cidade, segundo o conceito original. Ressalto que essa é só uma frase de efeito, pois o próprio E. Staski (2008) relativizou o uso dessas preposições como indicadores do juízo de valor sobre um tipo ou outro de prática arqueológica urbana.

porto visando à localização de qualquer tipo de vestígio arqueológico, desde aldeias pré-coloniais até antigas fazendas. No segundo caso o objeto arqueológico é o próprio porto, com suas diversas fases de construção.

Há ainda outro tipo de pesquisa arqueológica que acaba se deparando ‘com’ estruturas portuárias, principalmente em decorrência de intervenções no meio urbano, tais como aquelas realizadas nas antigas linhas de costa das cidades litorâneas, a exemplo do que ocorreu recentemente no porto do Valongo, no Rio de Janeiro (Vassallo & Cicalo, 2015). No entanto, ao fim e ao cabo, o que se deve almejar é o estabelecimento de uma Arqueologia *para* os portos: uma forma de intervenção que permita a criação de conhecimento a partir do estudo da materialidade das diversas estruturas portuárias (Bava-de-Camargo, 2009).

De maneira geral, a Arqueologia portuária só começa a se desenvolver como um campo específico dentro da Arqueologia, com abrangência mundial, a partir da consolidação da Arqueologia urbana, a qual teve grande crescimento com a reconstrução europeia pós-Segunda Guerra Mundial; e com a difusão da Arqueologia subaquática pelo mundo, facilitada em razão da criação do equipamento *Aqualung* ou SCUBA<sup>4</sup>. A despeito de estruturas portuárias serem abordadas pela Arqueologia desde o final do século XVIII, foi somente entre as décadas de 1940 e 1950 que a Arqueologia portuária começou a constituir um corpo metodológico definido. Para o caso do Novo Mundo, mais especificamente nos EUA, esperou-se até os anos 1960-1970 para a sua difusão<sup>5</sup>, a reboque da Arqueologia histórica e da Arqueologia preventiva<sup>6</sup>.

Os primeiros estudos sobre estruturas portuárias despontam com o interesse pelos vestígios das civilizações fenícia (púnica, também), grega e romana, tanto no Mediterrâneo quanto em terras mais ao norte, isso a partir da primeira metade do século XIX, quando os levantamentos de campo visavam, principalmente, ao desenterramento das ruínas, a topografia e a reconstituição desses portos: o complexo de *Pireus*, Grécia, a partir de 1801 (European, *s.d.*); o porto de *Trajano*, cujas escavações começaram no século XVIII, mas das quais só temos informações por meio da obra de Carlo Fea, publicada em 1824 (European, *s.d.*); e o porto de *Cartago*, primeiramente levantado pelo cônsul dinamarquês Falbe, em 1833 (Hurst, 2010). Na segunda metade do século XIX, em Roma, ao longo do rio Tibre, são descobertas as muralhas do *Emporium*, entre 1867-1868 (European, *s.d.*), mesma época em que são publicados os resultados de Lanciani sobre o seu trabalho em *Portus* (Palombi, 2006: 47-48), o complexo portuário fluvio-marítimo que envolvia o porto de Cláudio e de Trajano, além de outras estruturas. Também em Roma são desenterrados, entre 1890 e 1891, os vestígios do cais de *Ponte Elio* (Castagnoli, 1980).

De maneira menos focada no entendimento do porto propriamente dito, em Marselha, o interesse pela antiguidade portuária da cidade surge com os achados cerâmicos durante a escavação da bacia de carenagem, em 1831 (Vasseur, 1911), e com a descoberta do casco de uma embarcação grega durante trabalhos na praça Jules Verne, em 1864 (Pomey, 1995); no Chipre, o porto de *Kition*, na atual cidade de Lanarca, foi alvo de observações durante as primeiras obras de drenagem e aterro, executadas pelos ingleses, em 1879 (European, *s.d.*).

Já no norte da Europa também são iniciados alguns estudos, menos direcionados para o entendimento dos portos antigos, mas ainda assim podem ser considerados embrionários para esse campo de conhecimento:

<sup>4</sup> Do inglês *Self-Contained Underwater Breathing Apparatus*.

<sup>5</sup> No caso de Canadá e Austrália isso não ocorrerá antes das décadas de 1970-1980.

<sup>6</sup> A Arqueologia preventiva também teve importância no desenvolvimento da subdisciplina na Europa, mas não em sua origem.

dentre os registros feitos pelo antiquário Charles Roach Smith, em Londres, entre os anos de 1834 e 1855, destaca-se a localização de um trecho de muralha de pedra da margem do rio Tâmis (Ottaway, 1996). Outros trabalhos oitocentistas a mencionar são as escavações no templo do porto da colônia *Ulpia Trajana*, em Xanten, Alemanha (European, *s.d.*) e uma abordagem inicial do porto medieval de *Wolin*, tido como o entreposto comercial dinamarquês de Jomsborg ou Wineta, hoje situado em uma ilha no território da Polônia (Buko, 2008; Morawiec, 2009).

Ao longo de toda a primeira metade do século XX continuaram as escavações nas cidades portuárias antigas: *Lechaion*, o porto de Corinto, por Georgiades (1906) e por Paris (1914) (Shaw, 1972: 96); de novo o porto de Claudio, investigado por Carcopino, a partir de 1907 (Lugli & Filibeck, 1935); *Ampurias*, perto de Girona, Espanha, que começou a ser escavada em 1908 pelo Museu de Barcelona (Almagro-Bash, 1948); *Leptis Magna*, pesquisada de modo mais intenso por arqueólogos italianos (1923) depois da invasão da Líbia, apesar de as intervenções sobre a cidade antiga existirem desde meados do século XIX (Laronde, 1988), mas aparentemente, de forma muito modesta na área do porto. Ressalta-se que os estudos dos portos da civilização romana contribuíram muito nas discussões sobre as características da economia do império – local/regional, de pequena monta (visão Primitivista) ou uma complexa teia de produção, comércio e consumo espalhada pela Europa, África e Ásia (visão Modernista) (Remesal Rodríguez, 2009).

No decorrer das décadas de 1920 e 1930, com o avanço do totalitarismo na Europa, grande ênfase é dada na escavação de sítios da Antiguidade, incluindo as áreas portuárias, notadamente àquelas relativas às grandes civilizações e que se encontravam em território alemão (Xanten, a colônia *Ulpia Trajana*, cujo porto foi localizado entre 1934-1935 [Harbours, *s.d.*]); espanhol (*Ampurias* [Rufino, 2011]); e italiano, incluindo suas colônias africanas, caso de *Leptis Magna*, na Líbia. Depois da Segunda Guerra Mundial, ainda sob a égide dos governos totalitários, continuaram as escavações em *Ampurias* e foram retomadas as escavações na península de Tróia, e Portugal, em 1956, aparentemente paralisadas desde o começo do século XX (Verdasca, 2010). Depois da Guerra também são retomadas as escavações de *Wolin* (Buko, 2008), já dentro do cenário político da Cortina de Ferro soviética. Não quero dizer, com isso, que todos aqueles arqueólogos eram participantes diretos dos governos de exceção ou opositores contumazes, mas que, uma vez que Arqueologia, sociedade e política não estão dissociadas (Soares & Funari, 2015), é praticamente impossível uma não interpenetração entre Arqueologia, colaboração ou resistência.

No caso da Itália de Benito Mussolini, Roma passa por grandes remodelações urbanas, as quais incluíam a descoberta e a apropriação do legado civilizatório do império romano à nova Itália fascista. E a grande quantidade de obras na Cidade Eterna inevitavelmente atingiu às margens do Tibre, onde foram localizadas estruturas portuárias tais como o porto *Tiberinus*, entre 1936-1937 (Colini, 1980) e as ruínas de ponte Marconi (1939-1940) (European, *s.d.*).

No pós-guerra, ao invés de ser a remodelação dos espaços urbanos, é a reconstrução das cidades que impulsiona o desenvolvimento da Arqueologia urbana, levando a reboque a portuária. Após o confronto bélico, grandes projetos de reconstrução se disseminaram pela Europa. De forma bastante perversa, os extensos e intensos bombardeios varreram grandes porções de terrenos outrora edificadas, paradoxalmente permitindo a realização de escavações em áreas antes inacessíveis, tal como no caso das margens do rio

Tâmisa, em Londres (Ottaway, 1996)<sup>7</sup>. Soma-se a isso o fato de a reativação econômica do pós-guerra ter reclamado terrenos antes não edificadas para as novas obras. No caso da construção do novo aeroporto de Roma, em Fiumicino, ela motivou à prospecção das ruínas do porto de Claudio, em 1958 (European, *s.d.*). Entretanto, ao contrário do que acontecia na Itália de Mussolini, quando a descoberta dos vestígios arqueológicos era intencional e um desejo claro do planejamento urbano fascista, na Europa do pós-guerra, a descoberta dos remanescentes arqueológicos era uma consequência do esforço de reconstrução, o que vale dizer que eles não eram exatamente vistos com bons olhos pelos empreendedores (Auque, 2010) e, de certa forma, acabavam relegados a um segundo plano por alguns governos. Em Londres, por exemplo, a despeito dos importantes achados realizados desde a década de 1830, foi somente em 1973, depois dos protestos da comunidade arqueológica, indignada diante da destruição implacável de vestígios anglo-saxões no New Palace Yard, às portas do Parlamento, que a Arqueologia urbana preventiva ganhou notoriedade (Ottaway, 1996).

Consequência também da Segunda Guerra foi o equipamento de mergulho autônomo, os já mencionados *Aqualung* ou SCUBA. Foi com a difusão desse equipamento que a Arqueologia subaquática começou a se desenvolver exponencialmente (Rambelli, 2002). E foi com a Arqueologia subaquática que a Arqueologia portuária ganhou um *locus* completo de atuação: a partir daquele momento as porções submersas dos portos, repositórios de informações relativas a molhes, cais e embarcações afundadas, antes acessíveis somente aos escafandristas pesados, não raro militares, tornar-se-iam ambiente frequentado por pesquisadores que haviam aprendido a mergulhar com a finalidade de fazer ciência.

Com as intervenções arqueológicas nas porções submersas dos portos antigos, as inúmeras partes do complexo portuário passam a ter uma funcionalidade bem conhecida, pois são identificadas com precisão suas funções na mediação entre as atividades náuticas e as atividades comerciais e de estocagem terrestres. Assim, em meados do século XX, desponta a Arqueologia subaquática como outro meio de busca de informações sobre a urbe, complementando o conhecimento construído desde o final do século XIX, pela Arqueologia urbana. Em decorrência disso, é como mediadora entre a Arqueologia urbana e a subaquática que se estabelece a Arqueologia portuária<sup>8</sup>.

Por outro lado, além de complementar o conhecimento já existente sobre as cidades portuárias antigas e medievais, a Arqueologia subaquática permitiu a abordagem de portos cujas únicas porções francamente acessíveis estavam submersas, tal como o caso de Alexandria, no Egito, cujo porto ptolomaico começou a ser levantado por arqueólogo(a)s nos anos 1960 (Unesco, 2003)<sup>9</sup>.

No Novo Mundo, o desenvolvimento da Arqueologia portuária também é resultado dos avanços da Arqueologia urbana, da subaquática e da preventiva, as quais são tributárias – não exclusivamente – da Arqueologia histórica, a disciplina que, *grosso modo*, estuda os vestígios arqueológicos posteriores à Conquista europeia. O estudo dos remanescentes materiais do período colonial e daqueles referentes ao período pós-independência só se desenvolveu satisfatoriamente a partir da década de 1960, sendo um dos marcos dessa ampliação a criação da *Society for Historical Archaeology*, nos EUA, em 1967.

<sup>7</sup> Outra função perversa da guerra foi disseminar grande quantidade de trincheiras e abrigos subterrâneos por todo o palco do conflito, tal como havia sido observado com o término da Guerra Civil Espanhola (Rufino, 2011). No caso da evidenciação de portos em razão de intervenções de terreno relativas à Guerra, as trincheiras nazistas trouxeram à luz o porto romano de Velsen, na Holanda (European, *s.d.*).

<sup>8</sup> Ressalto que essa espécie de 'narrativa criadora' da Arqueologia portuária é uma hipótese em desenvolvimento, a qual ficará mais nítida ao cabo da publicação de uma série de artigos sobre o tema, iniciada por este.

<sup>9</sup> Além de Alexandria, podemos citar também a cidade de Akko, ou Acre, no atual território israelense (Galili & Rosen, 2010).

A partir dos anos 60, multiplicaram-se as escavações que envolviam o estudo de vestígios arqueológicos portuários. No ano de 1969, em Old Slip e Cruger's Wharf, Nova York, estruturas portuárias relacionadas à tradição construtiva holandesa são localizadas durante a construção de um edifício em áreas sucessivamente aterradas desde o século XVIII (Huey, 1984).

Em San Francisco, as peculiaridades da ocupação daquele porto influenciaram o desenvolvimento da Arqueologia portuária na cidade. A Corrida do Ouro de meados do século XIX provocou a chegada de um grande contingente humano, pelo mar, até a Califórnia. Como a intenção dessas pessoas, incluindo as tripulações dos navios de transporte, era permanecer por ali, prospectando o metal precioso, o porto ficou apinhado de embarcações abandonadas, que ou foram desmanteladas (Pastron & Delgado, 1991), ou se transformaram em armazéns flutuantes, ou simplesmente foram deixadas de lado para apodrecerem ou serem consumidas pelo fogo.

A cidade cresceu de forma rápida, demandando sucessivamente espaços antes dominados pelo mar. O resultado foi a criação de terra por sobre os naufrágios, e, em decorrência dos terremotos – principalmente o de 1906 –, as sucessivas reconstruções da cidade e remodelações urbanas atingiram essas embarcações soterradas, além de vestígios dos antigos píeres de madeira e de outras estruturas da antiga linha de costa. Embora esses vestígios tenham sido frequentemente desenterrados desde 1872, foi somente na década de 1970 que os registros sistemáticos começaram a ser feitos por arqueólogos profissionais (Delgado, 2006).

Ao longo das décadas de 1980 e da de 1990, multiplicaram-se as escavações na beira dos cursos d'água e na fachada marítima norte-americana graças ao grande incremento da Arqueologia urbana, marítima, subaquática e, principalmente, da preventiva, pois muitos dos estudos executados na *waterfront* estavam – e ainda estão – vinculados aos planos de remodelação pública e aos empreendimentos imobiliários na interface terra/água, a qual passou a ser extremamente valorizada como investimento financeiro a partir da segunda metade do século XX.

Assim, cidades tais como Baltimore (Norman, 1987 *apud* Leone & Hurry, 1998), Charleston (Zierden & Calhoun, 1986), Boston (Balicki, 1998), Albany (Kilkenny *et al.*, 2002 *apud* McDonald, 2011), Filadélfia (Weber & Yamin, 2006), dentre outras, forneceram muitas informações sobre as estruturas portuárias coloniais e seu entorno outrora submerso em razão das obras que voltaram a perfurar os aterros, nas últimas décadas, obras essas submetidas à avaliação da Arqueologia preventiva<sup>10</sup>.

No Brasil, pode-se dizer que o desenvolvimento de uma Arqueologia portuária somente se esboçou nos anos 1990 e, ainda assim, de forma bastante tímida. Houve, sem dúvida, abordagens arqueológicas anteriores que se depararam com estruturas portuárias, principalmente no Rio de Janeiro, sem, contudo, dedicarem-se mais detidamente ao estudo dessas evidências<sup>11</sup>.

As iniciativas diretamente ligadas à Arqueologia portuária ocorreram no vale do Ribeira paulista. Um programa de longo prazo foi estabelecido no início dos anos 1990 para a região do porto Grande, no centro de Iguape. Desde então foi evidenciado o principal cais de alvenaria de pedra do porto (aterrado em 1967), o

<sup>10</sup> Em outras porções das Américas também foram desenvolvidos trabalhos de Arqueologia dos portos, tais como o de M. Weissel no porto de Buenos Aires, Argentina (2008). Porém, assim como no Brasil, esse interesse é recente e demandaria um estudo específico e mais demorado, pois a bibliografia não tem difusão comparável a dos países europeus ou da América do Norte.

<sup>11</sup> Por ocasião das obras do Metrô, na década de 1970, foram localizados trechos do cais de saneamento à altura do Passeio Público (Instituto, s.d.). Ainda no Rio, durante as obras de remodelação da praça XV de Novembro, ao lado do Paço Imperial, também na década de 1970 (Lima, 1993), foram expostos e musealizados os muros do cais fronteiro ao chafariz setecentista que abasteceu embarcações e a população por mais de um século. A despeito dessa apropriação das estruturas ao conjunto urbanístico, o trabalho de arqueologia se dedicou à recuperação e estudo da cultura material móvel.

qual foi incorporado aos equipamentos de revitalização<sup>12</sup> da antiga orla marítima dessa cidade (Scatamacchia & Demartini, 1994; Rambelli, 1998; Scatamacchia & Rambelli, 2001; Scatamacchia, 2003).

Ainda em Iguape, outro programa de longo prazo de escavações e revitalização do patrimônio foi estabelecido para o antigo porto da Ribeira, o porto fluvial onde, antes da abertura do Valo Grande ocorria o transbordo de mercadorias de e para o porto marítimo (Scatamacchia, 2003; Prestes, 2004).

Mais ao sul, em Cananéia, algumas pesquisas acadêmicas sobre Arqueologia marítima e suas interfaces foram desenvolvidas nos anos 2000. Dessas teses e dissertações, as de G. Rambelli (2003), L. Duran (2008) e R. Guimarães (2010) abordam questões direta ou indiretamente relacionadas às áreas portuárias pós-Conquista da região. Já a tese de P. Bava-de-Camargo (2009) é toda ela dedicada à Arqueologia portuária da Cananéia oitocentista e novecentista.

Concomitantemente ao início da Arqueologia portuária em Iguape, desenvolvem-se iniciativas no bairro da Ribeira, em Natal, RN (Cazzeta, 1995 *apud* Medeiros, 2002), embora a temática não estivesse diretamente ligada ao estudo de estruturas portuárias, e sim ao contexto urbano em si; e em Santos, SP, objeto da tese de doutorado de E. Maximino (1997), na qual o cais do Valongo e o portinho Pirata de Bertiooga eram enfocados como macro objetos arqueológicos passíveis de serem investigados pela Arqueologia industrial. Infelizmente as pesquisas em Natal não avançaram em direção à interface terra/água, sendo retomadas, de forma ligeira, dentro de outro contexto, décadas depois (Miranda, 2015). Já os trabalhos em Santos somente foram retomados a partir dos projetos de desenvolvimento econômico desencadeados na década de 2000 (Documento, *s.d.*), cujas pesquisas foram estimuladas pelas normas relativas ao licenciamento arqueológico, tais como a infelizmente caduca portaria IPHAN n°. 230/ 2002.

Durante a década de 2000 há que se destacar outras iniciativas levadas a cabo em zonas de interface terra/água, mas não dedicadas à Arqueologia portuária: em Manaus<sup>13</sup>, Belém<sup>14</sup> (2007), Porto Alegre (Oliveira, 2005; Tocchetto & Thiessen, 2007) e Recife<sup>15</sup> (2007).

Os últimos anos mostraram um incrível aumento na quantidade de trabalhos que incidem sobre áreas portuárias antigas. Além dos já citados trabalhos acadêmicos desenvolvidos na área de Cananéia, SP, soma-se a dissertação de mestrado de R. Torres (2010), na qual foi desenvolvida uma abordagem de Arqueologia histórica sobre as paisagens e as culturas marítimas de Rio Grande, RS. Ainda tratando do RS, existe a pesquisa de mestrado de M. Lazzarotti (2013), que enfoca a cultura material de zonas de moradia e de trabalho náutico na fachada lagunar de Porto Alegre, evidenciadas durante trabalhos de monitoramento arqueológico para instalação de rede coletora de esgoto e de abastecimento. Em Sergipe, destacamos a elaboração do projeto Carta Arqueológica Subaquática (Santos, 2011) e o trabalho de levantamento subaquático no rio São Francisco entre as cidades de Neópolis e Penedo (já em Alagoas), objeto da pesquisa de mestrado de L. F. Santos (2013).

No que tange à Arqueologia preventiva ou de contrato, são muitos os trabalhos desenvolvidos em áreas portuárias, além daqueles já mencionados: projeto Porto Maravilha, no RJ (Haag, 2011); ampliação da Bahia

<sup>12</sup> Um desses equipamentos é um rebocador, de casco de madeira, construído nos anos 1940, doado pela Marinha.

<sup>13</sup> Trabalho desenvolvido pela empresa Zanettini Arqueologia em 2002 com vistas à localização do forte de São João.

<sup>14</sup> Comunicação apresentada no 1°. Simpósio Internacional: Arqueologia nas Américas: ocupações litorâneas, barcos e navios, portos e áreas portuárias (Itaparica, BA, 2007).

<sup>15</sup> *Idem.*

Marina (UFBA, 2010b; Duran, 2011; UFBA, 2013) e dragagem do porto de Salvador, BA (UFBA, 2010a; L. F. Santos, 2016, *com. pes.*), ampliação do cais do Terminal de Contêineres de Paranaguá, PR (Zanettini, 2010); construção de estaleiro em São Roque do Paraguaçu, BA (HAS, 2011); construção do Porto Sul, Ilhéus, BA (L. Duran, 2011, *com. pes.*); construção de estaleiro no Porto das Redes, Santo Amaro das Brotas, SE (G. Rambelli, 2011, *com. pes.*); construção de terminal de embarque de minério de ferro em Presidente Kennedy, ES (Machado & Bava-de-Camargo, 2012), dentre outros.

Em síntese, no Brasil ficou a Arqueologia portuária circunscrita a regiões *core* da pesquisa arqueológica até poucos anos atrás. Ela simplesmente surgiu de repente e por todo o território nacional diante de um quadro de necessidade – o licenciamento ambiental para empreendimentos. Ou seja, no Brasil houve a construção de metodologias para lidar com problemas pontuais, mas nunca a produção de metodologias que abrangessem conjuntos de portos, a exemplo do que aconteceu no Ocidente e Oriente Próximo.

### POR QUE UMA ARQUEOLOGIA PARA OS PORTOS?

A ideia de pesquisar os portos a partir da Arqueologia vem do desenvolvimento de projetos vinculados à Arqueologia do Poder na transição do sistema de produção colonial (que poder-se-ia chamar de mercantilista, com reservas) para o sistema de fato capitalista (embora periférico). Isso tomou corpo em minha dissertação de mestrado (2002), expandiu-se muito na tese de doutorado (2009)<sup>16</sup> e voltou a ter contornos mais firmes ao fim do pós-doutorado (2014, com referências anteriores)<sup>17</sup>.

Para um arqueólogo, trabalhar com a dimensão ‘tempo’ é algo usual. Entretanto, lidar com a dimensão ‘espaço’ quando ele transcende muito o tamanho do ‘sítio arqueológico’ comum já não é algo tão recorrente para a maioria dos arqueólogos.

No que diz respeito às paisagens relacionadas à produção de mercadorias – engenhos de açúcar, armações de pesca à baleia, olarias, metalúrgicas, ferrovias, portos, dentre muitas outras indústrias – há um conjunto de coisas dispersas por um amplo espaço, construindo paisagens<sup>18</sup> que não parecem ter, à primeira vista, edificações, estruturas e equipamentos destinados à regulação da produção<sup>19</sup>. Como consequência, faz-se necessária uma Arqueologia tanto das ruínas, abandonadas, quanto de alguns bens que ainda estão em uso, pois, em verdade, o espaço do capital é também aquele por nós ocupado. Assim, todos esses elementos entram no rol das coisas que deverão ser esmiuçadas através de nossa teoria da observação, essencialmente dialética. Em consequência, teremos grandes quantidades de registros espalhados por vastas áreas, fato difícil de lidar a partir da Arqueologia – alguns diriam quase impossível (ver Leone & Potter Junior, 1999).

Decorre dessa condição a necessidade de um arranjo teórico-metodológico que consiga lidar com essa dimensão espacial exponencial.

<sup>16</sup> Tanto o mestrado quanto o doutorado foram orientados por Maria C. Mineiro Scatamacchia (USP).

<sup>17</sup> O pós-doutorado foi supervisionado por Pedro Paulo A. Funari (UNICAMP).

<sup>18</sup> A paisagem pode ser definida como um produto histórico que dispersa pelos lugares (espaços resultantes de experiências vividas por um povo) e pelos territórios (espaços resultantes de posse forçada, não raro, bélica), de acordo com os momentos e de acordo com as instâncias políticas, econômicas, sociais e culturais, estruturas que humanizam esses mesmos lugares e territórios (Cambi & Terrenato, 1997: 101). Aplicando essa definição para o meio ambiente marítimo e estuarino-lagunar, uma paisagem marítima é um produto histórico que dissemina pelos lugares e territórios situados na interface terra/ água, estruturas físicas necessárias às atividades ligadas à navegação.

<sup>19</sup> Embora o conceito possa ser abrangente, no caso aqui abordado deve-se entender *produção* como a fabricação de mercadorias, ou seja, produtos para a comercialização e obtenção de lucro.

## ARQUEOLOGIA DO ESPAÇO E DA PAISAGEM: A ABORDAGEM EXTENSIVA

A Arqueologia extensiva é uma vertente dentro da Arqueologia espacial alinhada à Arqueologia da paisagem<sup>20</sup>. De acordo com M. Barceló, importante pesquisador da Arqueologia da vida rural na península Ibérica mediterrânica durante o período medieval, o fazer Arqueologia extensiva seria “*una formalización refinada de la práctica y métodos desarrollados por la geografía histórica y la arqueología del paisaje (landscape archaeology)*” (Barceló, 1988: 195). A. Bazzana e R. Garrigos (1992) complementam essa explicação:

*Como arqueología extensiva se entiende la investigación arqueológica sistemática, aplicada a un ámbito extenso, que se plantea problemáticas históricas mediante el recurso a una arqueología espacial en la que se integran métodos muy variados, en los que predomina la prospección sobre la excavación. En definitiva se trata de un tipo de arqueología que, huyendo del hallazgo casual y del enfoque localista, adquiere personalidad propia, tanto por su pluralidad de métodos, no exclusivamente arqueológicos, como por la amplitud de sus objetivos.*

Em linhas gerais ela permite que cada tipo de registro, seja ele contemporâneo ou antigo, escrito ou material, enterrado ou em superfície, abandonado ou em uso, integre o contexto arqueológico. Assim, metaforicamente, as informações obtidas durante a pesquisa, e não somente os vestígios de cultura material, seriam os *fragmentos* dos sítios. De acordo com M. Jiménez Puertas (2006), também citando outros autores:

*La arqueología del paisaje o arqueología extensiva tiene como objetivo, según definió M. Barceló, “la movilización de toda la información, incluida la escrita, para identificar, relacionar y entender todas las trazas de los asentamientos desaparecidos y de los entornos por ellos producidos, también desaparecidos. Se comprende fácilmente que la arqueología extensiva solo sea practicable mediante un complejo de técnicas y procedimientos que van desde la fotografía aérea y la teledetección, los análisis de palinología y zooarqueología hasta la medición de pendientes para determinar los perímetros de irrigación y el análisis de topónimos. Incluso cierta documentación es susceptible de ser utilizada regresivamente; es decir, aprovechar su información, cronológicamente posterior, para reconstruir los espacios sociales anteriores” (Barceló, 1988: 195). Las principales características que presenta esta arqueología, tal como señaló G. Barker (1986: 8), son “la prospección diacronica, o che copre periode diversi, e l’approccio eclettico e pluridisciplinare”, es decir deben analizarse los procesos de cambio a largo plazo, enlazando con los momentos presentes, utilizando las técnicas que sean más adecuadas, muchas de ellas tomadas de la geografía (Butzer, 1989).*

O conceito de diacronia merece uma menção específica. Em um dado espaço existem diversas paisagens urdidadas, essas decorrentes da dispersão de elementos concretos diferentes, ao longo dos tempos e de acordo com as características socioculturais das populações que as edificaram. O entendimento dessa urdidadura depende da observação diacrônica da realidade, que desconstrói diferentes paisagens para depois reconstruí-las de forma analítica, identificando quais foram os pontos de entrelaçamento que as uniram, isso principalmente a partir da leitura crítica das coisas disseminadas por essas paisagens.

E por que a aplicação de uma proposta arqueológica originalmente voltada para o ambiente rural da árida Espanha, se se está tratando de contextos arqueológicos à beira d’água? Pode soar estranho esse arranjo, mas o ponto de contato está na proposta teórica desenvolvida em ambas: a Arqueologia do Poder.

Jiménez Puertas (2006), citando novamente M. Barceló, comenta sobre a importância da materialidade do trabalho rural para o entendimento da sociedade medieval andaluz, ressaltando que:

<sup>20</sup> Para um conciso apanhado sobre essas vertentes espaciais da Arqueologia, ver A. Barcelos (2000), cap. 1).

*Respecto al lugar donde se ha de buscar al poder y al Estado, que no se encontrará en palacios, castillos, fortificaciones o iglesias, sino “en los terrazgos, en los espacios irrigados, en los asentamientos campesinos. No se encontrará el poder en otros lugares más que en estos. Porque no hay más poder que el que se deriva de la capacidad de controlar los procesos de trabajo, de ordenarlos y, en su caso, de reorganizarlos” (Barceló, 1988: 257).*

A partir disso é importante ressaltar que este foco nas pesquisas dos meios de produção ou das condições de produção determina uma aproximação, ou, ainda, deriva de um embasamento na Arqueologia Social Latino-Americana (ASL), distinguindo-se das abordagens marxistas adotadas na América do Norte a partir da década de 1980 (observáveis especialmente nos trabalhos de Mark Leone), as quais dão grande ênfase à ideologia (esta entendida como uma superestrutura independente das condições de produção) da época de formação dos contextos arqueológicos. Embora eu já tenha trilhado caminho semelhante, em especial na pesquisa de mestrado (2002), hoje penso que sem o entendimento das condições de produção da sociedade (em especial, de mercadorias), a ideologia apenas iria pairar como uma entidade opressora sobre os seres humanos, sem que se percebesse que ela é, de fato, determinada pela própria História da dinâmica produtiva. Ainda citando um importante excerto de M. Barceló:

*Lo que habitualmente se practica y describe como arqueología del poder no es otra cosa que la arqueología del escenario donde el poder se representa a sí mismo. Palacios, castillos, fortificaciones, iglesias, cementerios, monedas, quizá “el arte culto”, no son más que parte móvil y variado escenario. Es justamente allí donde el poder – feudal – quiere que se le busque y se le vea. En este sentido, el registro arqueológico que produce contiene deliberadamente falsa información (1988: 257).*

Em decorrência do exposto, digo – com possível abuso da hermenêutica – que o desenvolvimento da Arqueologia extensiva se dá como uma maneira – talvez não explícita – de sanar uma das críticas mais contundentes à ASL: a de que ela é uma teoria voltada para a interpretação de contextos arqueológicos, os quais seriam sempre produzidos a partir das tradicionais escavações, dirigidas por metodologias descoladas das propostas teóricas materialistas históricas (Fuentes & Soto, 2009). Na Arqueologia extensiva, busca-se uma equivalência de valor entre as informações obtidas a partir da escavação arqueológica e aquelas adquiridas pelo levantamento dos dados paisagísticos, sociais e históricos. Ou seja: a partir dessa perspectiva, escavar e exumar fragmentos de cultura material não é absolutamente essencial para se fazer Arqueologia. Essa mesma carga de importância atribuída às diferentes fontes de informações do contexto arqueológico torna essa Arqueologia uma ponte para a formação não de uma Arqueologia alternativa, mas de uma alternativa à Arqueologia – em especial, à tradicional, fundamentada esta última sempre no vestígio material enterrado (essa discussão inspira-se naquela desenvolvida por C. Gnecco, 2012).

Além disso, outra questão que poderia causar estranheza é o fato de dois sistemas econômicos diferentes – feudalista e capitalista – produzirem contextos arqueológicos igualmente dispersos, configurando ambos extensas paisagens, o que, ao fim e ao cabo, invalidaria qualquer tentativa de pensar a Arqueologia do Capitalismo como uma proposição teórica específica. Porém, o fato de tanto no feudalismo como no capitalismo terem sido criadas paisagens extensas não significa que em ambos os sistemas as motivações para essa criação tenham sido as mesmas. No capitalismo a criação das paisagens está relacionada à apropriação da força de trabalho através da mais-valia, enquanto no feudalismo a construção das paisagens ocorre em razão da apropriação do produto final do trabalho – grãos, vinho, azeite, dentre outros (Barceló, 1988: 201).

Assim, vejo a Arqueologia extensiva como uma base a partir da qual se constrói a teoria para o entendimento do poder, não como um arranjo teórico pronto e fechado para entender as formas de poder de maneira geral e a qualquer tempo. Portanto, para que utilizemos a Arqueologia extensiva nas águas tropicais do capital, faz-se necessária a inclusão de outras vertentes de pensamento na sua estrutura.

#### ARQUEOLOGIA EXTENSIVA PARA OS PORTOS

A Arqueologia portuária pensada para o contexto sergipano iniciou-se a partir de metodologias desenvolvidas em outros contextos, com destaque para àquelas utilizadas no vale do Ribeira paulista (Bava-de-Camargo, 2009), que, por sua vez, já foram utilizadas e retrabalhadas nas abordagens de contextos arqueológicos fora daquela região, tais como o sul do Espírito Santo (Machado & Bava-de-Camargo, 2012) e o Recôncavo Baiano (Bava-de-Camargo & Nascimento, 2012; UFBA, 2013).

Essa abordagem se embasa na visão de que as paisagens marítimas possuem tanto elementos submersos quanto emersos; em uso, ou abandonados e/ou em ruínas, formando um espaço dinâmico, onde diversas paisagens urdem um tecido suscetível de ser entendido a partir de seu encadeamento diacrônico.

Em linhas gerais a abordagem da realidade concreta ainda depende dos refinamentos de uma metodologia melhor desenvolvida por uma forma mais empirista de Arqueologia, a qual é, nítida – mas não explicitamente – tributária da Geografia europeia da virada do oitocento para o novecento (Moraes, 2005), da mesma forma que a Arqueologia extensiva. Sendo assim, embora fundamentada mais na necessidade de resolver as questões estabelecidas pelas paisagens marítimas do báltico, a abordagem arqueológica desenvolvida por C. Westerdahl (1992), originada dos trabalhos do etnólogo marítimo sueco Olof Hasslöf, apresenta muitos pontos de contato com a Arqueologia extensiva, em especial a forma holística de adquirir informações dessas paisagens: vestígios materiais, bibliografia, toponímia, cartografia histórica, comparação imagética, relatos orais, elementos físicos da paisagem geográfica, dentre outros.

Essa abordagem deve levar a um profundo e detalhado conhecimento sobre as paisagens concretas, o que determina uma melhor conceituação de cada uma das partes delas. O problema dessa abordagem está na fragilidade de uma perspectiva crítica da produção de conhecimento, o que será discutido no último tópico deste artigo.

Antes, porém, atente-se a alguns conceitos basilares, os quais permitirão a análise do real.

A primeira conceituação necessária é definir o que é um porto. A palavra vem do latim *portus*, que significa ‘que dá passagem’. Passagem entre a água e a terra, neste caso. Com isso percebe-se que esse conceito é, de certa forma, intuitivo: qualquer pessoa comum sabe o que é um porto. Por outro lado, o fato dele estar impresso em nossa linguagem e em nossa vida comum, quase como uma obviedade, faz com que as diferenças de funções dessas estruturas, no tempo e no espaço, sejam perdidas. O atual porto de Santos tem a mesma função do porto da Salvador colonial, que por sua vez tem a mesma função do porto da Laguna pesqueira. Afinal de contas, a despeito dos adjetivos, todos são lugares para embarcações pararem e se comunicarem com a terra. O segredo está, então, na escolha dos adjetivos.

Durante as pesquisas para o doutorado, deparei-me com a necessidade de utilizar dois conceitos jurídicos – ou, pelo menos, de origem exógena à Arqueologia – para o desenvolvimento do trabalho: o de

portos não organizados (ou rudimentares)<sup>21</sup> e o de portos organizados, controlados por uma Autoridade Portuária (Lima, 2009: 16). Cada um desses tipos apresenta necessidades distintas em termos de abordagens arqueológicas.

Apesar da necessidade de ordenação, modernização e controle dos portos ser o ponto crucial do decreto 1.746, de 1869 (Bava-de-Camargo, 2009), o conceito de porto organizado (Figura 1) começa a ser utilizado no Brasil logo nas primeiras décadas do século XX – entre 1920-1921 (Directoria, 1920 3) – mas sua definição precisa depende dos problemas apresentados em cada época, uma vez que o conceito serve para classificar os maiores e melhor aparelhados portos do país; aqueles que, portanto, precisam ser fiscalizados com grande rigor para garantir o controle governamental sobre pessoas, bens e território.

Assim, mudanças ocorreram nas décadas de 1940, 1960, 1990 e, há pouco, em 2013, quando uma nova Lei dos Portos (12.815) veio por modificar a de 1993 (8.630). Nessa nova versão da lei ganha destaque a figura do Terminal de Uso Privativo (TUP), um tipo de porto de uso particular que está diretamente atrelado ao desenvolvimento da Arqueologia de contrato (ou preventiva, ou de mercado, como queiram) nos próximos anos. Está na casa das centenas o número de novos TUPs que despontarão, futuramente, no litoral do Brasil.

Por outro lado, os portos rudimentares continuam e continuarão a existir de forma orgânica, dependentes mais dos usos reais do que dos modelos de uso. O fato de também serem denominados ‘não organizados’ (Figura 2) não significa que eles não possuam qualquer forma de organização formal. Essa categoria simplesmente abarca todos os portos que têm pouco interesse para o governo federal, inclusive os portos ancestrais, de uso muito antigo. Quiçá, de origem pré-colonial, para alguns. E, de modo diverso ao conceito de porto organizado, o conceito de portos rudimentares não se constitui, em nenhuma época, como um conceito fechado, pois essa definição do que é ‘não organizado’ não se impõe como uma necessidade jurídica ou administrativa, diferentemente do conceito de porto organizado.

Assim, o porto rudimentar seria tudo aquilo que resta, definição que não ajuda muito para o entendimento do espaço que determinou a ocupação humana da interface terra/água brasileira, desde as primeiras migrações para a América até a segunda metade do século XIX, em especial nas suas últimas décadas. No doutorado (Bava-de-Camargo, 2009) tentei definir alguns contornos do que seriam os conceitos de porto organizado e não organizado apropriados para a Arqueologia, tendo obtido mais sucesso na definição do primeiro do que na do segundo.

A ideia de ‘porto de comércio’, de K. Polanyi (1963: 30-45), poderia ser um balizador para a definição dos portos ancestrais brasileiros, pelo menos durante o período de contato inicial entre indígenas, europeus e africanos, quando as relações entre estado e população local ainda não tinham contornos muito definidos. No entanto, numa reavaliação mais madura, creio que a ideia de Polanyi só poderia ser utilizada se houvesse já algum embasamento arqueológico sólido para essa discussão, tal como a análise dos dados obtidos com diversas escavações de contextos “de contato” a partir da lógica da Arqueologia marítima. Podemos pensar, em termos amplos e gerais, essa análise versando sobre uma aldeia tupinambá afetada pela presença dos europeus (o sítio Itaguá, em Ubatuba, por exemplo) ou áreas tupiniquins impactadas pela instalação de uma

---

<sup>21</sup> Denominação presente no decreto-lei 6.460 de 1944 (Lima, 2009). São todos aqueles que desempenham atividades complementares aos portos organizados ou que não possuem administração própria, muitas vezes constituindo apenas um local de fundeio.

feitoria (a de Martin Afonso, em São Vicente, por exemplo) (Bava-de-Camargo, 2015). Assim, talvez essa tenha sido apenas uma boa ideia ainda a ser desenvolvida.



*Figura 1: O cais do Valongo, no porto de Santos, SP, exemplo de um porto organizado (foto do autor, 2007).*



*Figura 2: O porto de Cananéia, SP. Exemplo de porto não organizado ancestral (foto do autor, 2008).*

É novamente a arqueologia dos países nórdicos que apresenta caminhos para a melhor definição dos portos não organizados. Segundo K. Ilves (2009), a definição do tipo da estrutura portuária que será pesquisada é de suma importância para a Arqueologia, pois assumir que qualquer estrutura, edificação ou local de variação possa ser designado pelo termo ‘porto’ é uma presunção que pode levar a interpretações

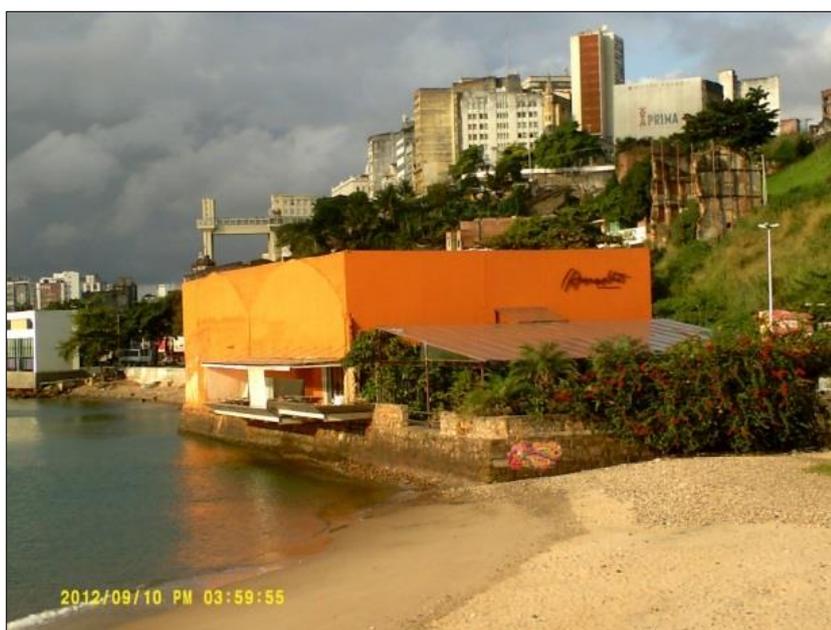
parciais e à proposição de hipóteses mal formuladas, pois se está naturalizando a existência e função da estrutura ou local. Assim, qualquer praia pode ser considerada um porto e todo e qualquer sítio arqueológico costeiro está indefectivelmente ligado a um porto, fato que leva à reprodução de conceitos cristalizados, o esquecimento da necessidade de se estudar esse tipo de sítio – pois ele existe e ponto – e a formulação de interpretações que não permitem a tessitura da realidade arqueológica com a social.

Dessa forma, fez-se necessária outra diferenciação, a qual só agora se mostrou possível, porque madura. O conceito de portos rudimentares se forma em oposição ao de portos organizados. Assim, ele englobaria qualquer área onde embarcações pudessem varar, fundear, ancorar, ou acostar operações que são, por definição, bastantes distintas umas das outras. Além disso, esse conceito abrangente poderia provocar interpretações equivocadas dentro da perspectiva da Arqueologia do Poder: com os portos organizados, o poder é concentrado; com os rudimentares, ele é difuso. Embora a organização dos portos efetivamente reflita uma concentração da movimentação das mercadorias tributadas e taxadas, isso não equivale dizer que nos portos não organizados não haja/houve nenhuma forma de controle, transformando os portos contemporâneos, afastados dos grandes centros urbanos, e os portos do passado em marcos do poder difuso. Note-se que o próprio uso da palavra porto, na Roma Imperial, remetia a um lugar que permitia o contato entre as embarcações e a terra, além do controle e tributação sobre as operações de carga e descarga (Blot, 2003). Dessa maneira, o conceito de controle alfandegário, mesmo em pequenos portos, existe já há milhares de anos.

Em decorrência disso, propõe-se a adoção de dois outros conceitos: ‘zonas de aterragem’ (Figura 3) e ‘trapiches’ (Figura 4). O primeiro caracterizaria portos naturais onde seria possível um desembarque diretamente da embarcação para o solo com, no máximo, o afeiçoamento do terreno, ou seja, com a supressão da vegetação das margens ou o adoçamento de taludes, por exemplo, sem a construção de nenhuma obra mais complexa. O segundo conceito se refere a armazéns que eram construídos sobre ‘terra criada’, ou seja, sobre aterros construídos na zona intermareal, emersa ou submersa de acordo com a preamar ou baixa-mar.



*Figura 3: A coroa de São João, na ponta do Ferrolho, São Francisco do Conde, BA. Zona de aterragem colonial, onde foram achadas formas de pão-de-açúcar (Fotografia do autor, 2012).*



*Figura 4: Trapiche oitocentista na praia da Preguiça, em Salvador, BA (Fotografia do autor, 2012).*

Além disso, tanto portos organizados quanto rudimentares/não organizados, áreas de aterragem, ou trapiches estariam inseridos em ‘paisagens portuárias’, determinadas por cronologias específicas – colonial, imperial, republicana, dentre outras possibilidades. O ‘espaço portuário’, o conceito mais abrangente adotado, englobaria diversas paisagens portuárias.

Em um nível mais detalhado da análise, cada tipo de porto é composto por diversos elementos. Essas grandes categorias de vestígios materiais foram identificadas pela observação da realidade para facilitar a

observação da realidade e consequente cadastro em uma planilha, desenvolvida em já mencionada tese de doutoramento (Bava-de-Camargo, 2009, ver pranchas 3 e 4) e adaptada com o passar dos anos. Há muito de senso comum nelas, isso é um fato, uma vez que elas se referem a bens que transitam ou intermediam a sociedade e a Arqueologia. São, portanto, coisas que, muitas vezes, ainda são de uso corrente.

As ‘informações’ podem ser classificadas como todas as referências orais, cartográficas e bibliográficas, sejam elas textuais ou imagéticas. Tendo em vista a pluralidade das fontes e sua equivalência qualitativa (textos são tão importantes quanto ruínas), os dados obtidos em mapas ou livros são agregados à planilha e aos instrumentos de gestão cartográfica do projeto de forma a criar ou complementar paisagens analíticas.

Os ‘afeiçoamentos’ são elementos da natureza trabalhados pelo ser humano através de obras singelas: taludes retificados, rampas pisoteadas, escadas escavadas, canais sem revestimento e margens com a vegetação suprimida.

As ‘áreas’ são fundeadouros ou locais de descarte de embarcações inservíveis, bem como algumas barreiras e balizadores naturais: bancos de areia, pedras, morros, dentre outros.

As ‘estruturas’ são partes de edificações isoladas e ruínas das quais não se percebe mais um contorno definido: muros, colunas, pilares, quebra-mares, rampas. Também nessa categoria podem ser incluídos os naufrágios que, em geral, apresentam-se desmantelados ou disformes.

As ‘edificações’ são obras íntegras, tais como cais, píeres, trapiches, armazéns, casas comerciais, embarcações em flutuação, fábricas, fortificações e faróis. E aí é necessário fazer um parêntese para indicar que não somente as estruturas à beira d’água ou submersas são alvo da Arqueologia portuária (Bava-de-Camargo, 2009).

Por fim, os ‘equipamentos’ são: guindastes, cabeços de amarração, argolas de amarração, escadas, boias, postes de iluminação e defensas. Tudo aquilo que é, em tese, móvel ou transportável.

#### CONSIDERAÇÕES FINAIS: POR QUE FAZER ARQUEOLOGIA PORTUÁRIA?

As paisagens do capital são determinadas pela dispersão de elementos pelo espaço e consubstancializá-las depende da nossa capacidade de observação e análise. Entretanto, a descontinuidade do espaço físico do planeta e as fronteiras políticas dos Estados determinam a divisão do ‘sistema mundo’ em subsistemas ou provoca a dispersão de algumas das etapas de produção em regiões distantes dos centros capitalistas (Wallerstein, 2007). Em realidade, para a Arqueologia do Capitalismo, seus objetos de pesquisa estão dispersos por um vasto e descontínuo território<sup>22</sup>, dificultando uma visão global do tema.

Contrariando, em parte, essa situação, constituem-se os portos como *loci* privilegiados para o entendimento da produção capitalista a partir da Arqueologia, pois neles há a possibilidade de serem encontrados, com relativa proximidade física (bastante relativa, no caso dos portos organizados), contextos arqueológicos que abrangem várias etapas da produção de mercadorias: fabricação e/ou processamento, transporte, comercialização e consumo (Bava-de-Camargo, 2013).

As paisagens portuárias não são apenas convenientes para a Arqueologia do Capitalismo: sua dinâmica mostra, com grande precisão, as fases de consolidação do capitalismo em um determinado local. E não só

<sup>22</sup> Como exemplo pode-se citar aqueles estudos de Arqueologia ferroviária (notadamente os de contrato, muitos ainda inéditos) que tratam os caminhos de ferro como um meio de produção capitalista (e não como mero patrimônio da era industrial): a pesquisa do bem, na sua totalidade funcional e simbólica, envolveria a análise de edificações, estruturas e equipamentos dispersos por dezenas ou centenas de quilômetros.

pela história da produção de mercadorias, mas também pela gradual restrição do acesso das sociedades ao mar.

Os trapiches e portos organizados dependem de grandes transformações na zona intermareal. Há que se criar terra, aterrar, estendendo uma plana e ampla superfície de trabalho até maiores profundidades, a fim de comportar o sempre crescente calado das embarcações. Do contrário, os navios têm que fundear em locais com profundidades adequadas e proceder à carga e descarga em embarcações menores, processo lento e caro. Há também a possibilidade de esperar a preamar para se chegar o mais próximo possível da terra, o que demanda, da mesma forma, tempo e dinheiro.

Esse espaço espremido entre os caprichos das marés está longe de ser somente um empecilho para as atividades portuárias. A zona intermareal ou intermarés é um espaço de convivência e de subsistência para diversas populações, onde ocorrem jogos de bola, banhos em piscinas rasas, refeições, consertos de embarcações e coleta de crustáceos, na baixa mar. Quando a maré enche, na preamar, o tipo de recurso pesqueiro muda e boa parte da população se dedica à pesca e à estiva (transbordo de mercadorias e passageiros), enquanto o nado e as naumaquias infantis treinam as crianças para a labuta vindoura. Esse tipo de vivência é de caráter comunal, no sentido de realizar-se em local que não pertence a ninguém e é de todos.

No entanto, quando se cria terra para uma edificação, à exceção das obras públicas feitas para a população em geral, algum particular criou terra sobre a área intermareal. Esse pedaço, portanto, torna-se de alguém e, à sociedade é vedado o acesso ao agora lote que, por sua vez, bloqueia a chegada das pessoas ao corpo d'água. E, mais importante, a paisagem se modifica, desaparecendo a área intermareal, intermitente e multipropósito, surgindo dois compartimentos bastantes bem definidos: um seco (porto, trapiche) e outro úmido (via de transporte). No primeiro haverá tarefas dirigidas a propósitos específicos e que serão conduzidas por trabalhadores escolhidos e regidos não mais pelas marés, mas por demandas que não lhes são apreensíveis e por horários pré-estabelecidos, sujeitos às demandas diáfanas e aos humores de uns poucos capitalistas. No segundo compartimento, passará a ocorrer o mesmo.

Como isso acontece? Bem, apesar de existirem alguns padrões, esse é um processo histórico, apreensível a partir da observação de realidades arqueológicas e sociais. Minha ideia é apresentar como isso aconteceu em Sergipe, mas isso fica para outros artigos (ver Bava-de-Camargo, 2017).

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMAGRO-BASH, Martín. 1948. Ampurias. *Cahiers d'histoire et d'archéologie*, Institut d'Études Occitanes, Nîmes, v. 11, n° 9-10, p.38-45.
- AUQUE, Alexandre. 2010. L'archéologue et le bulldozer. Paris: INA-INRAP, 2010. Vídeo. Disponível em: <<http://www.inrap.fr/l-archeologue-et-le-bulldozer-9517>>. Acesso em: 26/03/2016.
- BALICKI, Joseph F. 1998. Wharves, Privies, and the Pewterer: Two Colonial Period Sites on the Shawmut Peninsula, Boston. *Historical Archaeology*, 32(3), p.99-120.
- BARCELÓ, Miquel. 1988. *Arqueologia medieval en las afueras del "medievalismo"*. Barcelona: Editorial Crítica.
- BARCELOS, Artur H. F. 2000. *Espaço e Arqueologia nas missões jesuíticas: o caso de São João Batista*. Porto Alegre: EdIPUCRS, 2000. 1ª ed.
- BAVA-DE-CAMARGO, Paulo F. 2002. *Arqueologia das fortificações oitocentistas da planície costeira Cananéia/ Iguape, SP*. São Paulo, 2002. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo.
- BAVA-DE-CAMARGO, Paulo F. 2009. *Arqueologia de uma cidade portuária: Cananéia, séculos XIX-XX*. São Paulo, 2009. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo.
- BAVA-DE-CAMARGO, Paulo F. 2013. Portos, portas e produção: Arqueologia do poder em Cananéia (SP), séculos XIX e XX. *Revista de Arqueologia Pública*, v. 7, p. 123-137.
- BAVA-DE-CAMARGO, Paulo F. 2014. *Arqueologia portuária no Brasil: avaliação e proposição de métodos de pesquisa*. Campinas: s.c.e. Relat. Técnico.
- BAVA-DE-CAMARGO, Paulo F. 2015. Nautical Landscapes in the Sixteenth Century: An Archaeological Approach to the Coast of São Paulo (Brazil). Senatore, Maria X.; Funari, Pedro P. A. *Archaeology of Culture Contact and Colonialism in Spanish and Portuguese America*. Springer. P. 279-296.
- BAVA-DE-CAMARGO, Paulo F. 2017. Em busca do porto perdido: Arqueologia na margem aracajuana do rio Sergipe. *Cadernos do Lepaarq*, vol. XIV, n° 27, pp. 285-313.
- BAVA-DE-CAMARGO, Paulo F.; NASCIMENTO, Luiz A. V. do. 2012. *Programa de diagnóstico e prospecção arqueológica subaquática do gasoduto de transferência de gás natural do Terminal de Regaseificação da Bahia (TRBA) São Francisco do Conde, Bahia. Relatório de encerramento de campo*. Porto Seguro: s.c.e. Relat. Técnico.
- BAZZANA, Andre; GARRIGOS, Rosa C. 1992. A propósito de *Castrum*: la arqueología de los espacios agrarios mediterráneos em la Edad Media. *Noticiario de Historia Agraria*, n° 3, p.163-172, 1992-I.
- BLOT, Maria L. B. H. P. 2003. *Os portos na origem dos centros urbanos: contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal*. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia. Série Trabalhos de arqueologia, n° 28.
- BUKO, Andrzej. 2008. *The archaeology of early medieval Poland: discoveries – hypotheses – interpretations*. Leiden/ Boston: Brill.
- CAMBI, Franco; TERRENATO, Nicola. 1997. *Introduzione all'archeologia dei paesaggi*. Roma: La Nuova Itália Scientifica.
- CASTAGNOLI, F. 1980. Installazioni portuali a Roma. *Memoirs of the American Academy in Rome*, v. 36. The Seaborne Commerce of Ancient Rome: Studies in Archaeology and History, p. 35-42.
- COLINI, A. M. 1980. Il porto fluviale del foro Boario a Roma. *Memoirs of the American Academy in Rome*, v. 36. The Seaborne Commerce of Ancient Rome: Studies in Archaeology and History, p. 43-53.
- DELGADO, James P. 2006. *Gold Rush entrepôt: the maritime archaeology of the rise of the port of San Francisco*. Burnaby, 2006. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Departamento de Arqueologia, Universidade Simon Fraser.

- DIRECTORIA DE PORTOS, RIOS E CANAIS. 1920. *Introdução e estatística do relatório de 1920 apresentado ao excelentíssimo senhor doutor José Pires do Rio (Ministro da Viação)*. Rio de Janeiro: Editora O Norte. Disponível em: <<http://memoria.org.br/pub/meb00000397/00078/00078000.pdf>>. Acesso em: 11/02/2016.
- DOCUMENTO ANTROPOLOGIA E ARQUEOLOGIA. S.d. *Paisagens culturais da baía de Santos*. Carapicuíba: s.c.e. Disponível em: <[http://arqueoparque.com/@api/deki/files/58726/=Livro\\_Codesp\\_Adjusted.pdf](http://arqueoparque.com/@api/deki/files/58726/=Livro_Codesp_Adjusted.pdf)>. Acesso em: 26/03/2016.
- DURAN, Leandro D. 2011. *Arqueologia Subaquática de Contrato: a experiência do empreendimento Bahia Marina, Salvador, BA. XVI World Congress UISPP/XVI Congresso SAB, 4-10 de setembro, Florianópolis*. Comunicação.
- DURAN, Leandro D. 2008. *Arqueologia marítima de um Bom Abrigo*. São Paulo, 2008. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo.
- EUROPEAN COMMISSION DIRECTORATE GENERAL X. S.d. *The NAVIS II Project*. Disponível em <http://www2.rgzm.de/Navis2/Home/Frames.htm> . Acessado em: 01/03/2012.
- FUENTES M., Miguel; SOTO C., Marcelo. 2009. Un acercamiento a la Arqueología Social Latinoamericana. *Cuadernos de Historia Marxista*. Ano I, nº 4, outubro, p. 1-36. Disponível em: <<http://rebelion.org/docs/103184.pdf>>. Acesso em: 26/03/2016.
- GALILI, Ehud; ROSEN, Baruch; ZVIELY, Dov *et alli*. 2010. The Evolution of Akko Harbor and its Mediterranean Maritime Trade Links. *The Journal of Island and Coastal Archaeology*, 5(2), p. 191-211.
- GNECCO, Cristóbal. 2012. Escavando arqueologias alternativas. *Revista de Arqueologia da SAB*, v. 25, nº 2, dezembro, p. 8-22.
- GUIMARÃES, Ricardo dos S. 2010. *A arqueologia em sítios submersos: estudo do sítio depositário da enseada da praia do Farol da ilha do Bom Abrigo – SP*. São Paulo, 2009. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo.
- HAAG, Carlos. 2011. Ossos que falam. *Pesquisa Fapesp*, 25, dezembro, p. 24-29.
- HARBOURS FROM THE ROMAN PERIOD TO THE MIDDLE AGES. Disponível em: <<http://www.spp-haefen.de/en/projects/der-rhein-als-europaeische-verkehrachse/die-teilprojekte/der-hafen-in-xanten/>>. Acesso em: 10/03/2016.
- HAS CONSULTORIA ARQUEOLÓGICA E PESQUISA. 2011. *Projeto arqueológico estaleiro Enseada do Paraquaçú: diagnóstico do patrimônio histórico cultural e arqueológico subaquático – prospecção não interventiva*. Maragogipe: s.c.e. Relat. técnico.
- HUEY, Paul R. 1984. Old Slip and Cruger's Wharf at New York: an Archaeological Perspective of The Colonial American Waterfront. *Historical Archaeology*, v. 18(1), p.15-37.
- HURST, Henry. 2010. Understanding Carthage as a Roman Port. *Bollettino di Archeologia on line*, I, Volume Speciale B/ B7/ 6. Disponível em: <[www.archeologia.beniculturali.it/pages/publicazioni.html](http://www.archeologia.beniculturali.it/pages/publicazioni.html)>. Acesso em: 01/03/2012.
- ILVES, Kristin. 2009. Discovering Harbours? Reflection on the State and Development of Landing Site Studies in the Baltic Sea Region. *Journal of Maritime Archaeology*, 4: 149–163.
- INSTITUTO DE ARQUEOLOGIA BRASILEIRA. S.d. Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://institutedearqueologiabrasileira.blogspot.com/2011/01/arqueologia-e-educacao-patrimonial-no.html>>. Acesso em: 01/03/2012.
- JIMÉNEZ PUERTAS, Miguel. 2006. Historia y Arqueología de los paisajes rurales: un proyecto de presente y de futuro para el territorio de Loja. *Arqueologia Medieval.com*. Publicado em 24/07/2006. URL: <http://www.arqueologiamedieval.com/articulos/79/historia-y-arqueologia-de-los-paisajes-rurales-un-proyecto-de-presente-y-de-futuro-para-el-territorio-de-loja>. Acessado em 24/01/2013.

- LARONDE, André. 1988. Le port de Lepcis Magna. *Comptes-rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 132e année, n° 2, p. 337-353. Disponível em: <[http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/crai\\_0065-0536\\_1988\\_num\\_132\\_2\\_14612](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/crai_0065-0536_1988_num_132_2_14612)>. Acesso em: 01/03/2012.
- LAZZAROTTI, Marcelo dos S. 2013. *Arqueologia da margem. Porto Alegre: a formação de uma cidade portuária (do século XVIII a meados do século XIX)*. Porto Alegre, 2013. Dissertação (Mestrado em História; concentração em Arqueologia) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, PUCRS.
- LEONE, Mark P.; HURRY, S. D. 1998. Seeing: the power of town planning in Chesapeake. *Historical Archaeology*, v. 32(4), p. 34-62.
- LEONE, Mark P.; POTTER JUNIOR, Parker B. (Eds.). 1999. *Historical Archaeologies of Capitalism*. Nova York: Kluwer Academic/ Plenum Publishers.
- LIMA, Cristiana M. M. A. 2009. *Regime jurídico dos portos marítimos*. São Paulo, 2009. Dissertação (Mestrado em Direito do Estado) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.
- LIMA, Tania A. 1993. Arqueologia Histórica no Brasil: balanço bibliográfico (1960-1991). *Anais do Museu Paulista*, Nova Série, n° 1, p. 225-262.
- LUGLI, G.; FILIBECK, G. 1935. *Il porto di Roma Imperiale e l'Agro Portuense*. Roma: s.c.e.
- MACHADO, Christiane L. & BAVA-DE-CAMARGO, Paulo F. 2012. *Arqueologia Preventiva na Área do Terminal Portuário para Embarque de Minério de Ferro*. Vitória: Rhea Estudos & Projetos Ltda/ Cepemar Serviços de Consultoria em Meio Ambiente. Relat. Técnico, CPM RT 038/12.
- MAXIMINO, Eliete P. B. 1997. *Porto de Santos e o portinho dos Piratas em retrospectiva: um estudo de arqueologia industrial*. São Paulo, 1997. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo.
- MCDONALD, Molly R. 2011. Wharves and waterfront retaining structures as vernacular architecture. *Historical Archaeology*, v. 45(2), p.42-67.
- MEDEIROS, Iago H. A de. 2002. O patrimônio arqueológico pré-histórico da cidade do Natal. *Anais do 2º Workshop Arqueológico de Xingó*. Canindé do São Francisco: MAX. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.gpme.org.br/bd/wp-content/uploads/eco/pdf/bd-gpme-0102.pdf>>. Acesso em: 11/04/2016.
- MEIDE, Chuck. 2013. *The development of Maritime Archaeology as a discipline and the evolving use of theory by Maritime Archaeologists*. Disponível em: <[https://www.academia.edu/4376520/The\\_Development\\_of\\_Maritime\\_Archaeology\\_as\\_a\\_Discipline\\_and\\_the\\_Evolving\\_Use\\_of\\_Theory\\_by\\_Maritime\\_Archaeologists](https://www.academia.edu/4376520/The_Development_of_Maritime_Archaeology_as_a_Discipline_and_the_Evolving_Use_of_Theory_by_Maritime_Archaeologists)>. Acesso em: 26/03/2016.
- MIRANDA, Anne N. F. 2015. *Nas Águas do rio Potengi: carta de zoneamento arqueológico subaquático (século XVII)*. Natal, 2015. Monografia (Bacharelado em História) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte.
- MORAES, Antonio C. R. 2005. *Geografia: Pequena História Crítica*. São Paulo: Annablume. 20ª ed.
- MORAWIEC, Jakub. 2009. *Vikings among the Slavs: Jomsborg and the Jomsvikings in Old Norse Tradition*. Wien: Fassbaender.
- OLIVEIRA, Alberto T. de. 2005. *Um estudo em arqueologia urbana: a carta de potencial arqueológico do centro histórico de Porto Alegre*. Porto Alegre, 2005. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Cd-ROM.
- OTTAWAY, Patrick. 1996. *Archaeology in british towns: from the emperor Claudius to the Black Death*. Londres/ Nova York: Routledge.
- PALOMBI, Domenico. 2006. *Rodolfo Lanciani: L'archeologia a Roma tra ottocento e novecento*. Roma: L'Erma de Bretschneider.

- PASTRON, Allen G.; DELGADO, James P. 1991. Archaeological Investigations of a Mid-19th-Century Shipbreaking Yard, San Francisco, California. *Historical Archaeology*, v. 25(3), p. 61-77.
- POLANYI, Karl. 1963. Ports of Trade in Early Societies. *The Journal of Economic History*, v. XXIII, p. 30-45. Tradução Maria Beatriz Florenzano.
- POMEY, Patrice. 1995. Les épaves grecques et romaines de la place Jules-Verne à Marseille. *Comptes-rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 139e année, n° 2, p. 459-484. Disponível em: <[http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/crai\\_0065-0536\\_1995\\_num\\_139\\_2\\_15483](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/crai_0065-0536_1995_num_139_2_15483)>. Acesso em: 10/11/2011.
- PRESTES, Marcelo P. 2004. *Arqueologia e patrimônio: revitalização e uso de sítios arqueológicos em área urbana*. São Paulo, 2004. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo.
- RAMBELLI, Gilson. 1998. *A arqueologia subaquática e sua aplicação à arqueologia brasileira: o exemplo do Baixo Vale do Ribeira de Iguape*. São Paulo, 1998. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo.
- RAMBELLI, Gilson. 2002. *Arqueologia até debaixo d'água*. São Paulo: Maranta.
- RAMBELLI, Gilson. 2003. *Arqueologia subaquática do baixo vale do Ribeira, SP*. São Paulo, 2003. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo.
- REMESAL RODRÍGUEZ, José. 2009. Interdependencia provincial en el Imperio Romano: un modelo explicativo de la economía romana. *Revista electrónica: Actas y Comunicaciones del Instituto de Historia Antigua y Medieval, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires*, v. 5. Disponível em: <<http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/historiaantiguaymedieval/index.htm/index.htm/publicaciones.htm>>. Acesso em: 01/07/2013.
- RUFINO, Rafael. 2011. Arqueologia e nacionalismo espanhol: a prática arqueológica durante o franquismo (1939-1955). *Revista de Arqueologia Pública*, Campinas, v. 4, n° 1. Disponível em: <<http://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/rap/article/view/8635780>>. Acesso em: 01/03/2012.
- SANTOS, Luis F. F. D. 2013. *Nas águas do velho Chico: Arqueologia de Ambientes Aquáticos no Baixo Rio São Francisco – Sergipe/Alagoas*. São Cristóvão, 2013. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Programa de Pós-graduação em Arqueologia, Universidade Federal de Sergipe.
- SCATAMACCHIA, Maria C. M. 2003. Arqueologia do antigo sistema portuário da cidade de Iguape, São Paulo, Brasil. *Revista de Arqueología Americana*, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, n° 22, p. 81-100.
- SCATAMACCHIA, Maria C. M.; DEMARTINI, Célia M. C. 1994. Proposta de recuperação do porto Grande de Iguape: história e uso social. *Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia*, 4, p. 217.
- SCATAMACCHIA, Maria C. M.; RAMBELLI, Gilson. 2001. Arqueologia regional e o gerenciamento do patrimônio arqueológico. *Revista de Arqueología Americana*, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, n° 20, p. 111-130.
- SHAW, Joseph W. 1972. Greek and Roman harbourworks. Bass, George F. (Ed.). *A History of Seafaring based on Underwater Archaeology*. Nova York: Walker and Co. P. 87-112.
- SOARES, Inês V. P.; FUNARI, Pedro P. A. 2015. Arqueologia da resistência e dos direitos humanos. Soares, Inês V. P.; Cureau, Sandra (Orgs.). *Bens culturais e direitos humanos*. São Paulo: Edições Sesc São Paulo. P. 291-313.
- STASKI, Edward. 2008. Living in cities today. *Historical Archaeology*, 42(1), p. 5-10.
- STASKI, Edward. 2002. Urban archaeology. Orser Junior, Charles. (Org.). *Encyclopedia of historical archaeology*. Londres/ Nova York: Routledge. P. 546-549. Verbete.

- TOCCHETTO, Fernanda B.; THIESEN, Beatriz. 2007. A memória fora de nós: a preservação do patrimônio arqueológico em áreas urbanas. *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, v. 33, p. 175-199.
- TORRES, Rodrigo de O. 2010. “... e a modernidade veio a bordo”: *Arqueologia Histórica do espaço marítimo oitocentista na cidade do Rio Grande/RS*. Pelotas, 2010. Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural, Universidade Federal de Pelotas.
- UNESCO. 2003. *Towards integrated management of Alexandria’s coastal heritage*. Coastal region and small island papers, 14. Paris: UNESCO.
- UFBA - UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA. 2010a. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Museu de Arqueologia e Etnologia. *Estudo de Impactos da Ampliação da Ponta Norte do Porto Organizado de Salvador – Relatório Final*. Salvador: UFBA/ MAE. Relat. Técnico.
- UFBA - UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA. 2010b. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Museu de Arqueologia e Etnologia. *Prospecção Arqueológica Subaquática na Área de Complementação das Obras Marítimas do empreendimento Bahia Marina (Salvador, BA)*. Salvador: UFBA/ MAE. Relat. Técnico.
- UFBA - Universidade Federal da Bahia. 2013. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Museu de Arqueologia e Etnologia. *Resgate Arqueológico Subaquática na Área de Complementação das Obras Marítimas do empreendimento Bahia Marina (Salvador, BA)*. Salvador: UFBA/ MAE, Relat. Técnico.
- VERDASCA, Ana C. L. 2010. *As termas de Tróia: documentos escritos e materiais do Museu Nacional de Arqueologia*. Lisboa, 2010. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Departamento de História, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa.
- VASSALLO, Simone; CICALO, André. 2015. Por onde os africanos chegaram. *Horizontes Antropológicos* [Online], 43. Disponível em <http://horizontes.revues.org/915>. Acesso em: 26/03/2016.
- VASSEUR, Gaston. 1911. Les vases géométriques dits du Bassin de Carénage, à Marseille. *Comptes-rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 55e année, n° 5, p. 380-386. Disponível em: <[http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/crai\\_0065-0536\\_1911\\_num\\_55\\_5\\_72856](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/crai_0065-0536_1911_num_55_5_72856)>. Acesso em: 10/11/2011.
- WALLERSTEIN, Immanuel. 2007. *Capitalismo histórico & Civilização capitalista*. Rio de Janeiro: Contraponto.
- WEBER, Carmen A.; YAMIN, Rebecca. 2006. *An examination of Philadelphia’s early waterfront through the archaeology of Hertz lot*. Filadélfia: John Milner Associates.
- Weissel, Marcelo. 2008. *Arqueología de La Boca del Riachuelo: puerto urbano de Buenos Aires, Argentina*. Buenos Aires, 2008. Tese (Doutorado em Filosofia e Letras). Fundación de Historia Natural Félix de Azara.
- WESTERDAHL, C. 1992. The maritime cultural landscape. *The International Journal of Nautical Archaeology*, vol.21, n°1, pp.5-14.
- ZANETTINI ARQUEOLOGIA. 2010. *Diagnóstico Arqueológico não interventivo: ampliação do cais do TCP, município de Paranaquá, estado do Paraná*. São Paulo: s.c.e. Relat. técnico.
- ZIERDEN, Martha A. CALHOUN, Jeanne A. 1986. Urban Adaptation in Charleston, South Carolina, 1730-1820. *Historical Archaeology*, v. 20(1), p. 29-43.